

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demás puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demás puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL ESELENTISIMO SEÑOR MARQUES

DEL DUERO.

Extracto oficial de la sesión celebrada el día 22 de

diciembre de 1860.

Se abrió a las dos y media, y leída el acta

de la anterior, fué aprobada.

El Senado quedó enterado de que el señor

marqués de Marchelina participaba a esta

corporación legisladora que tan pronto como se lo

permita el estado de su salud, se presentará a

prestar juramento relativamente a su cargo

de senador.

Igualmente lo quedó de que el señor don

Javier de Barcáiztegui participaba su marcha

de esta corte.

Previo anuncio del ser presidente, juró,

tomó asiento en el Senado, e ingresó en la

tercera sección el señor conde de Revillagigedo.

ORDEN DEL DIA.

Discusion del dictamen relativo al abono de los

intereses considerados en las láminas de la

deuda corriente del 5 por 100 a papel,

desde la fecha de su expedición.

Leído el referido dictamen, y no habiendo

ningún señor senador que pidiera la palabra,

fué aprobado sin debate alguno.

CONTINUACION DE LA ORDEN DEL DIA.

Discusion del dictamen relativo al proyecto de

ley sobre declarar de servicio general los

caminos de hierro que se construyan desde

los grandes craderos carboníferos a los

puertos de mar y a las líneas generales de

primer orden, así como a los grandes centros

de población y comarcas industriales.

Leído dicho dictamen y abierta discusion

sobre la totalidad, dijo:

El señor ministro de FOMENTO (marqués

de Corvera): Como acaba de oír el Senado,

el dictamen de la comision sobre la proposi-

cion de ley del señor Collado se reduce a ha-

ber prescindido de la generalidad de los pun-

tos que está abrazaba, y a declarar que los

ferro-carriles a las cuencas carboníferas de

importancia y los que tengan por objeto el

dar salida a sustancias vejetales o minerales

de reconocida utilidad pública, puedan ser

considerados como líneas de servicio general,

y que en su consecuencia sean subvenciona-

dos, si es necesario, con arreglo al art. 8.º

de la ley de 1855, satisfaciendo en tal caso

las provincias y pueblos no precisamente la

tercera parte de la subvencion, sino la que se

fije en cada concesion especial.

El proyecto, pues, de la comision es una

especie de interpelacion autentica de la ley

general de ferro-carriles, y aunque es la mis-

ma que la da el gobierno, y de consiguiente,

no se opone este a su aprobacion, la conside-

ra como innecesaria. Así lo dije en el seno de

la comision, donde me reservé hacer igual

declaracion en este lugar, sin perjuicio de

votar el proyecto, atendidas otras considera-

ciones.

La ley general de ferro-carriles de 1855

tiene por objeto establecer las reglas que de-

ban seguirse en la concesion, construccion y

explotacion de los mismos, ya sean de servicio

general, ya de servicio particular, que son

las dos grandes divisiones que aquella esta-

blece. Pero qué deberá entenderse por ferro-

carriles de servicio general? Lo que entienden

la gramática y la lógica. Se sirve al pais en

todo lo que hace en su provecho o utilidad,

y de consiguiente serán de servicio general los

ferro-carriles que tengan por objeto la utilidad

pública. Y es tan cierto, que el art. 16 esta-

blece como requisito indispensable que a todo

proyecto de concesion de un ferro-carril ade-

mas de los estudios y los presupuestos, acom-

pañe la informacion de utilidad pública, pre-

cepto que puede decirse que no tiene excepcion

alguna, pues no lo es realmente la de los

ferro-carriles que partan de Madrid a las

costas y fronteras, pues si en ellos no se exi-

ge es porque la informacion estaba hecha de

antemano por las Cortes de la manera mas

solemne.

Ahora bien: si todo ferro-carril de recono-

cida utilidad pública puede ser declarado de

servicio público, ¿dejarán de poderlo ser tam-

bien los ferro-carriles a las cuencas carboni-

feras, que tengan por objeto poner ese com-

combustible al alcance de la navegacion y de todas

aquellas industrias de que es principal motor

y alimento? Es indudable que sí, y lo es tam-

bien que si para llevarlos a efecto es preciso

subvencionarlos, debe hacerse y se ha hecho.

Precisamente uno de los primeros ferro-

carriles que se subvencionaron en España fué

el de Langreo; ferro-carril que no tiene otro

objeto que explotar su cuenca carbonífera,

pues se trata de un valle de escasa poblacion

y sin mas productos notables que sus minas;

minas, sin embargo, de tanta importancia,

que merecieron que se les otorgase una via

férrea cuando no estaban, no digo concedidas,

sino ni estudiadas las que nos habian de unir

con Europa y con el mar. Pero hay mas; ese

mismo ferro-carril fué con posterioridad sub-

vencionado ventajosamente por las Cortes

Constituyentes, quienes le declararon apli-

cable la ley general de ferro-carriles en quan-

to a subvencion, libertad de derechos de

aduanas y demas efectos de la misma.

Y véase cómo el poder ser considerados

estos ferro-carriles como de servicio general,

cundo lo merezcan por su importancia y

ventajas, es cosa que hicieron las mismas

Cortes autoras de la ley general.

Pero se me dirá: ¿y por qué no se han he-

cho, despues otras concesiones de la misma

clase?.... Porque no ha llegado el caso; por-

que lo primero era estudiar, conceder y eje-

cutar las grandes vias férreas, y despues

vendrá y viene ya a enlazar con ellas cuen-

cas carboníferas.

¿Y el ferro-carril de Espiel a Córdoba (se

me replicará), por qué se concedió a Roma a

título de ferro-carril de servicio particular?

Porque así lo pidió; porque así y solo así de-

bió otorgársele.

Afortunadamente en materia de ferro-car-

riles no suelen estar reñidos los intereses pri-

vatados con los intereses públicos. Si un parti-

cular o una compañía abre una via férrea

porque la considera de gran especulacion, no

por eso dejarán de ganar con ella los intere-

ses públicos, y vice-versa. Si el Estado abre

un ferro-carril a San Juan de las Abadesas

con el objeto de proporcionar combustibles a

un precio cómodo a la marina, no por eso de-

jará de tener fomento la agricultura, la indus-

tria y el comercio de los paises que recorran

desde la cuenca carbonífera hasta el mar.

Esto quiere decir que los poderes públicos,

siempre que puedan utilizar los servicios pri-

vatados y aumentar las comunicaciones sin

gastos y sin compromisos, deben hacerlo.

En este caso se hallaba Roma, y solo así

pudo otorgársele su concesion; porque ni es-

taba estudiado el ferro-carril de Andalucía,

ni menos el punto en que habia de unirse con

el de Espiel. De suerte que para otra clase de

boniferos, sin perjuicio de que uno y otro fo-

menten por incidencia otra clase de minas, y

puedan conducir pasajeros y toda clase de

efectos.

Y a propósito de subvenciones. El conce-

derlas o no concederlas, y el ser mas o menos

considerables, no nace precisamente de la im-

portancia respectiva de las vias. Ciertamente es

por el art. 8.º de la ley solo pueden darse

a ferro-carriles de servicio general; pero no

les da siempre, ni se les da segun su impor-

tancia. Así es que las líneas de primer orden

no tienen igual subvencion, ni es proporci-

onal a su importancia, sino a las dificultades

que han de ofrecer su construccion y su ex-

plotacion. Y así es tambien que, hay líneas,

como por ejemplo, la de Barcelona a Girona,

que no tiene subvencion, al paso que la tiene

otra no mas importante, cual es la de Valen-

cia a Tarragona. Las subvenciones no son

mas que un aliciente para que aluyan los ca-

pitales a la construccion de las vias férreas,

y para asegurarles el correspondiente rédito.

Estoy conforme con que en cada concesion

se marque lo que ha de pagar cada provin-

cia, cada pueblo, en lugar de exigirles la

tercera parte; pero cuenta que esto es lo que

se establece en el art. 9.º de la ley de 1855

y en el 12 de la de 1859, y así es que no hay

necesidad de derogarlas.

De todo lo dicho se infiere que los ferro-

carriles a las cuencas carboníferas, cuando

sean de utilidad general probada, estan com-

prendidos en los de servicio general sin nece-

sidad de aclaracion; y que la que se hace en

esta ley no es bastante para que comprenda

otros ferro-carriles que son de utilidad ge-

neral, como son los que unan dos mares, dos

grandes rios, o tengan por objeto la defensa

del territorio. De suerte que la ley aclarato-

ria dice menos que aquella que se propone

aclarar.

Tales son mis ideas en la presente cuestion.

Sin embargo, es tal la falibilidad del entendi-

miento humano, que lo que uno ve claro co-

mo la luz, lo ven otros turbio, opaco. Yo

creia que los artículos 1.º y 16 de la ley ge-

neral de ferro-carriles, en las palabras servi-

cio público, utilidad pública, lo habian dicho

todo en una fórmula general; y me encuentro

con que personas tan competentes como los

señores Santa Cruz y Luxan no piensan, co-

mo yo. Creia tambien que la ley habia sido

previsora, y que su fórmula comprendia to-

dos los casos; y ahora me encuentro con que

aquella no es general y con que es preciso

especificar estos, por lo que temo que si omi-

timos alguno, nazcan dudas análogas a la de

las vias carboníferas. De todos modos, respec-

tando a los autores de la ley, y teniendo en

cuenta que lo que propone la comision se re-

duce a formular en artículos la interpretacion

que yo doy a la legislacion actual, no niego

mi voto; y el Senado, con la amplia libertad

propia de esta clase de cuestiones, resolverá lo

que crea mas conforme a los intereses públi-

cos, y al prestigio y renombre de tan ilustre

cuerpo.

El Sr. VICEPRESIDENTE (Luzuriaga):

Aunque los ministros de la Corona no consu-

men turno, sin embargo, por el sentido de lo

que ha espresado el señor ministro de Fomen-

to, creo que debo conceder la palabra al señor

Santa Cruz, que la ha pedido como de la co-

mision.

El Sr. SANTA CRUZ: La comision se ha

sorprendido al ver levantarse al señor mi-

nistro de Fomento a combatir el proyecto des-

pusición a espresarlo así. Felizmente, al con-

cluir su señoría, ha manifestado que no todos

vemos de la misma manera la ley general de

ferro-carriles. En efecto, hay algunas dudas;

y las dudas que dicen relacion a las leyes, na-

die puede esclarecerlas como el legislador, es

decir, las cortes con la Corona; y en ese caso

precisamente nos hallamos ahora.

Ha dicho el señor ministro de Fomento que

la ley general de ferro-carriles los compren-

de todos. Es verdad; pero como la ley hace

una distincion entre líneas de servicio parti-

cular, y como solo las primeras son subven-

cionadas, de aqui la necesidad de una ley es-

pecial en la cual se determine que los ferro-

carriles a las cuencas carboníferas son de ser-

vicio general. Respecto a eso ha manifestado

el señor ministro que así debe entenderse la ley

general de ferro-carriles; pero la prueba de

que eso no es tan claro como su señoría supo-

ne, es lo ocurrido en esta discusion.

C

al Senado se sirva aprobar el proyecto que nos ocupa, con el convencimiento de que llegando a noticia de los especuladores, acudirán estos a emplear sus capitales, y con eso conseguiremos que se estienda por todo el país las vías férreas, elemento del desarrollo de la industria y del comercio en las sociedades modernas.

El señor ministro de FOMENTO. Debo manifestar al Senado, que si a pesar de haber convenido con la comisión en la presentación del proyecto le he tachado de innecesario, lo he hecho porque me reservé el expresar mis doctrinas en este lugar con la verdad y franqueza que me son propias. Así lo anuncié a la comisión, y así lo he cumplido. Por lo demás, en vez de contestar al Sr. Santa Cruz, me refiero a lo dicho en mi discurso.

EPSE. RODRIGUEZ CAMALEÑO: Se trata de acordar subvenciones para los ferro-carriles que faciliten la extracción del carbón de piedra en las cuencas respectivas. Yo creo, contra la opinión del señor ministro de Fomento, que esto no se halla comprendido en la ley general de ferro-carriles, según la cual deberán ser subvencionadas las líneas de utilidad pública y de servicio general; pero pueden considerarse como de ese rango las líneas que conducen a las cuencas carboníferas. Creo que no si el carbón de piedra fuese como el agua, que a todos sirve, sin otro sacrificio que el de la conducción, en buena hora que se subvencionase al que facilitara la vía para su objeto, pero pagando el costo en el segundo caso los que utilizaran el agua.

Lo mismo digo del carbón de piedra: es un producto de la naturaleza, por cuya extracción ocasiona gastos, y por eso concede el gobierno la explotación de las cuencas carboníferas a los que las descubren. Ahora bien: ¿por qué han de subvencionarse los gastos que puedan hacer los dueños de esas cuencas, cuando no llevan mas fin que el de enriquecerse con los carbonos?

Aprobada esta ley vendrán mañana los dueños de minas de hierro, y dirán que de tanta utilidad pública es este mineral como el carbón de piedra, y que siendo necesario hacer ferro-carriles para la extracción de aquel, debe subvencionarse por ser de utilidad pública esos ferro-carriles.

A su vez un grande de España que tiene un extenso monte destinado a la caza, lo tala y cultiva, por ejemplo, y recoge y copia gran cantidad de trigo: no hay facil salida para sus granos, y dice también: «¿que cosa de mas utilidad pública que el trigo, artículo de primera necesidad? No se puede extraer de aquí; hagase, pues, un camino de hierro y venga una subvención.» Tal es el inconveniente que encuentro en el proyecto que nos ocupa aunque por otra parte lo creo necesario por no comprender la ley general de ferro-carriles los de cuencas carboníferas.

El Sr. LUXAN (de la comisión): Pocas palabras necesita decir la comisión para contestar al Sr. Camaleño, puesto que conviene en la necesidad de la ley, y sobre todo, porque lo que S. S. ha dicho se refiere a alguna disposición especial de los artículos.

La idea capital del Sr. Camaleño es que el beneficio va a hacerse a los dueños de las cuencas carboníferas; pero no están interesados el comercio, la industria y la marina en que exista con abundancia ese combustible, que constituye hoy uno de los primeros elementos de la riqueza pública. Aun cuando no fuera mas que por la consideración de los millones que estamos pagando anualmente a la Inglaterra por su carbón de piedra, deberíamos apresurarnos todos a aprobar este proyecto de ley.

Sin mas debate se acordó proceder a la deliberación por artículos; y leído el primero, fue aprobado sin discusión de ninguna especie.

Acto continuo se leyó el artículo 2.º y decía así:

«No son aplicables a estos caminos de hierro los artículos 12 y siguientes de la ley de 22 de mayo de 1859, por los que se impone a las provincias y a los pueblos la obligación de contribuir con la tercera parte del importe de la subvención y el modo de distribuirlo; y en cada una de las leyes de concesión se determinará si las provincias y los pueblos e industrias han de contribuir con alguna parte de la subvención, en que proporción, a que provincias o pueblos alcanzan, y como se ha de repartir entre ellos.»

El Sr. INFANTE: Soy de los que creen que los ferro-carriles a las cuencas carboníferas no están incluidos en la ley general de ferro-carriles. Por lo demás, no controvierto con el Sr. Camaleño en que no se subvencionen esas líneas, sino que pienso todo lo contrario; porque estoy en la persuasión de que

es una necesidad perentoria de la explotación de las cuencas carboníferas, para hacer que se generalice este oro negro, como lo llaman los ingleses.

A pesar de esto, creo a mi vez que el artículo 2.º está algo oscuro; puesto que en su principio se quiere decir que no serán subvencionadas estas líneas como las generales, y despues se dice que los ferro-carriles de cuencas carboníferas serán subvencionados. Creo, pues, que el artículo necesita mas claridad, y ruego a la comisión que se la dé.

El Sr. RODRIGUEZ CAMALEÑO: Dice el señor Infante que no opina como yo, y que S. S. desea la explotación de las cuencas carboníferas. Soy yo acaso enemigo de esta explotación? Mi única duda es si el que se enriquece explotando esas minas debe pagar el camino que le facilita la explotación.

El Sr. RODA (de la comisión): La comisión no advierte en este artículo la oscuridad que el Sr. Infante encuentra en él. Las subvenciones que estaban concedidas antes según la legislación vigente, debían cubrirse en su tercera parte las provincias y pueblos según el número de kilómetros que por aquellos y estos recorrian los ferro-carriles, y como las líneas férreas a que se refiere esta ley serán subvencionadas por las provincias y pueblos por donde pasen, no va según el número de kilómetros, sino según su utilidad que reporten, por eso se dice en el artículo primeramente que no serán subvencionadas esas líneas como las otras, y despues que lo serán en distinta forma y proporción.

El Sr. INFANTE: Comprendo bien eso: pero creo que el artículo no está claro, y que lo estaría si se suprimiera su primera parte.

El Sr. RODA: Siento repetir que la comisión ve claro este artículo. Antes había una legislación en la cual se establecía que las provincias contribuirían para la subvención según el número de kilómetros que el ferro-carril recorriera por ellas, y ahora no se ha de satisfacer así la subvención, sino de una manera proporcional, según la utilidad que reporten los puntos por donde aquel pase.

El Sr. HUELVE: No me convence el Sr. Roda; y ademas de creer yo con el Sr. Infante que el artículo es oscuro, lo encuentro muy vago: mas claro y terminante sería si quedase como artículo la última parte de él.

El Sr. RODA: La comisión, que desea la mayor claridad en la ley, cediendo a las indicaciones de los Sres. Infante y Huelves, divide este artículo en dos párrafos: el primero termina en «y el modo de distribuirlo»; lo restante será el segundo párrafo del artículo.

Sin mas discusión se aprobó el artículo con la modificación espresada.

Acto continuo se leyó el 3.º y estaba concebido en los términos siguientes:

«Podrán aplicarse las disposiciones de esta ley a los caminos de hierro que tenga por objeto la explotación de cualquiera otra sustancia mineral o vegetal que sea de reconocida e importante utilidad para la industria, las artes, la construcción naval o cualquiera otro servicio público de interés general.»

El Sr. HUELVE: También encuentro vago este artículo. ¿Que sustancias minerales y vegetales son esas? Sin embargo, descanso en la seguridad de que para cada concesión habrá una ley especial.

El Sr. SANTA CRUZ: Partiendo del principio establecido en la ley general de ferro-carriles, principio consistente en decir que no se hará concesión sin esa ley especial, y en que habrá ademas de instruirse un expediente que pruebe la utilidad pública de la línea, no ofrecen dificultad, en mi concepto, la aprobación de este artículo.

El Sr. HUELVE: Me tranquiliza esa explicación; pero veo desde ahora que habrá muchas peticiones de ferro-carriles favorables a una porción de industrias que hoy se hallan entregadas a los meros esfuerzos de los explotadores, como por ejemplo, la industria minera de Huelva.

El Sr. CANTERO: Dice este artículo que las disposiciones de los anteriores pueden servir para las líneas que esporten sustancias minerales o vegetales, que sean de reconocida e importante utilidad para la industria, etc. Verdad es que cada una de las concesiones necesita una ley especial; pero, sin embargo, ¿qué inconveniente hay en que este artículo no se conserve como está? Podrán venir multitud de peticiones relativas a las líneas férreas. Sustancia vegetal es el trigo, y por lo tanto, cualquiera que tenga grandes acopios de él a larga distancia de una carretera general, podrá pedir la concesión de una línea férrea con la subvención consiguiente, fundándose precisamen-

te en el texto de este artículo para probar que dicha línea férrea debe ser considerada como de utilidad pública.

Creo, pues, que el artículo en cuestión es completamente innecesario, y que no sirve para otra cosa que para aumentar el número de los que estrictamente debiera tener la ley; pero si la comisión no lo juzga así, no tengo inconveniente en votarlo.

El señor ministro de FOMENTO: Dos palabras en contestación al Sr. Cantero. Para mí las palabras servicio público, utilidad pública, de los artículos 1.º y 16 de la ley de ferro-carriles, comprenden todos los que tengan por objeto ese servicio, esa utilidad; pero admitido que para estar incluidos en ellas los ferro-carriles a las cuencas carboníferas es preciso espresarlo terminantemente, creo que los que se dirijan a los grandes centros de producción agrícola, etc., etc., están en el mismo caso. La ley no espresa qué vías son las de utilidad pública; y parece preciso enumerarlas, ya que entramos en este sistema.

El Sr. SECRETARIO (Cantero): Creía yo que S. S. iba a aceptar mis indicaciones, pues habiendo su señoría entrado de mala gana en este proyecto de ley, me parecía poder agradecerle el pedir la supresión de un artículo, juzgando yo ser así mas ministerial que el mismo gobierno.

El Sr. LUXAN: Despues de lo que ha manifestado el señor ministro de Fomento, la comisión nada tiene que añadir.

Sin mas debate se aprobó el art. 3.º, como asimismo el 4.º y último sin discusión de ninguna especie.

Acto continuo se leyeron las minutas del proyecto que se acababa de discutir, y el de conversión de la deuda del 5 por 100 en amortizable de segunda clase, y declaradas conformes con lo acordado, dijo:

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende la votación definitiva de ambos proyectos de ley, por no haber suficiente número de señores senadores.

CONTINUACIÓN DE LA ORDEN DEL DIA. Prosegucción del debate pendiente sobre el proyecto de ley de ascensos militares.

Continuando la discusión del artículo 68, dijo:

El Sr. CALONGE: Renuncio a la palabra en este artículo, y me reservo para el siguiente.

Acto seguido fue aprobado el artículo. Leído el 70 decía así:

«El número de estos oficiales generales no podrá ascender en cada clase de cuatro capitanes generales, 50 tenientes generales, 80 mariscales de campo y 140 brigadieres.»

Relativamente a este artículo, presentó el señor Rivero una enmienda concebida en los términos siguientes:

«Al final del art. 70 se pondrá: «En el número de generales que se prefija, no están incluidas las personas de familia real, ni los extranjeros que hoy figuran en el estado mayor general.»

En su apoyo dijo:

El Sr. RIVERO: Obvias son, señores, las razones en virtud de las cuales ni las personas de la familia real, ni los extranjeros que tengan el título de generales españoles, deben ser incluidos en el número que el artículo fija para estas clases, pues ni unas ni otros desempeñan servicio.

El señor presidente del CONSEJO DE MINISTROS (duque de Tetuan): El gobierno admite la enmienda del señor Rivero, pues ha creído como su señoría que no deben estar comprendidos en el artículo ni el príncipe o rey, ni los infantes de España que puedan ser capitanes generales; y respecto a los generales extranjeros que tienen en nuestro país la dignidad de generales, diré que no lo son en el fondo del ejército español, porque no prestan servicio en él.

El señor marqués de GUAD-EL-JELU: La comisión también admite la enmienda del señor Rivero.

Consiguientemente a esta declaración púsose a discusión el artículo con la enmienda, y dijo:

El Sr. CALONGE: Ha faltado una explicación, pues nada se ha dicho de los príncipes que, sin ser capitanes generales, tienen otras dignidades inferiores en la milicia. Hay, por ejemplo, un infante de España que es teniente general supernumerario de la armada: ¿está comprendido en la excepción? Esto no se ha explicado todavía.

Por lo demás, hemos llegado al punto mas importante de la ley. Se fija en cuatro el número de los capitanes generales, por razones que yo respeto; pero acerca de los 50 tenientes generales, diré que me parecen po-

cos, aun en tiempo de paz, pues el gobierno no necesita los siguientes: nueve para las direcciones e inspecciones de las armas; diez y siete para las capitanías generales de distrito; cuatro en el Tribunal Supremo; siete en la junta consultiva; dos en el Consejo de Estado y uno para el ministro de la Guerra; y como entro los generales en jefe de distrito que se crearon hace poco había dos, resulta de todo que se necesitan cuarenta y tres tenientes generales en tiempo de paz, no quedando sobrantes mas que siete de los que enumera el art. ¿Cree el Senado suficiente este número?

Praveo que se me contestará: ¿pues no lo ha de ser? Mas yo a mi vez replicaré que no lo será mientras subsista la viciosa organización militar que hoy tenemos, porque aunque hoy se atiende al servicio, eso consiste en que contamos con 66 ó 67 tenientes generales, y aun así será otra cosa en tiempo de guerra, pues hay muchos septuagenarios que no pueden prestar el servicio activo que esa situación exige.

No pido yo que se aumente su número; pero ruego a la comisión y al gobierno que tengan en cuenta estas indicaciones, a fin de que se organice nuestro ejército de manera que baste el número que se fija. Por lo demás, lo mismo podría decir de los cuadros de mariscales de campo y brigadieres, si bien estos son hoy muchos mas, pues ascienden a 385.

El señor conde de VELARDE (de la comisión): La comisión cree que habrá bastante con el número que fija el artículo respecto a tenientes generales y capitanes generales, algunos de los cuales podrán desempeñar puestos que el Sr. Calonge asigna a aquellos; y lo creo tanto mas, cuanto según esta ley no podrá darse el caso de que los oficiales generales se encuentren en esa utilidad que S. S. ha indicado. A eso debo añadir que lo mismo que la comisión han opinado todas las que hasta ahora se han ocupado de este asunto.

Respecto al estado de guerra, recordará al Sr. Calonge que es una situación escepcional, y que para ese caso el gobierno tiene autorización y puede ampliar los cuadros.

El Sr. CALONGE: Nada ha dicho la comisión de los príncipes que sirven empleos inferiores al de capitán general; pero como creo que eso habrá sido un olvido que subsanará, no quiero entrar en mas consideraciones acerca de este asunto.

Dice el señor conde de Velarde que para el caso de guerra puede el gobierno aumentar los cuadros. Es cierto; pero nada estaba mas lejos de mi imaginación que una solución de esa especie, a serlo resultaría que entre los incapacitados para el mando y los creados nuevamente, mas de la mitad del cuadro sería nuevo.

Esta es una cuestión muy grave, y en todos los países se ha convenido en que para los casos de guerra el estado mayor debe estar creado y servido en tiempo de paz.

Voy ahora a hacerme cargo de otra observación de su señoría. ¿Cree la comisión que ese cuadro de oficiales generales es esclusivamente el que debe haber? Pues yo por mi parte juzgo que ha de haber mas, y por lo tanto me parece que el artículo debería estar redactado de una manera mas clara. Yo indiqué a un individuo de la comisión, por lo menos, una idea que, si no me equivoco, es preferible a la que se ha planteado.

Quería yo que se formase un cuadro de oficiales generales en las dos primeras situaciones que en el artículo 79 se fijan; pero con el nombre de empleados los unos y con el de asamblea los otros; y ademas introdujera otra situación de cuartel, en la que incluyera a todos esos generales que la comisión coloca en la de retirados voluntariamente, dando, sin embargo, a los generales de asamblea mayores sueldos que los que hoy disfrutan. Asimismo deseaba yo que la situación de retirados no fuese enteramente inamovible, y a eso añadí otras observaciones, que no he formulado en una enmienda, para no perder el tiempo en una discusión sin resultado, a cuyo éxito no quiero hoy esponer, por ser esto mas propio de otro artículo que no del que se discute.

El señor marqués de GUAD-EL-JELU (de la comisión): Los infantes de España que tienen en la milicia dignidades correspondientes a cualquiera de las cuatro clases mencionadas en el artículo, son supernumerarios; y dicho esto para complacer al señor Calonge, voy ahora a hacerme cargo de algunas de sus observaciones.

Creo su señoría pocos siete tenientes generales de mas para los casos de guerra; pero como el número de tenientes generales ocupados es alterable a voluntad del gobierno, su señoría ha partido de una base poco sólida.

También ha indicado el señor Calonge que sería peligroso crear generales en visperas de una campaña, pero desaparecerán sus temores observando sencillamente que ascender no es crear.

Por último, ha hablado su señoría de las tres situaciones que se establecen para los generales, y en este punto debo decir con franqueza que á mi me gusta mas la idea de su señoría que la de la comisión, pero como el señor Calonge no ha presentado enmienda alguna, no puede haber sobre esto debate. Diré sin embargo á su señoría...

El Sr. PRESIDENTE: Señor senador, no podemos ahora ocuparnos del artículo 76, que es el relativo á esa materia.

El señor marques de GUADALUPE: Tiene vuestra señoría razón, y por lo tanto, no digo mas por ahora.

El señor presidente del CONSEJO DE MINISTROS: Se ha dicho que el número de tenientes generales que fija no es suficiente para cubrir las atenciones del servicio; pero además de lo que ya ha manifestado la comisión, hay que tener en cuenta que la organización del estado mayor general del ejército va á variar notablemente despues de sancionada esta ley, declarándose oficiales generales á los brigadieres; agregándose á eso la consideración de que en los reglamentos se tendrán presentes todas las circunstancias necesarias.

El gobierno, pues, creo bastante ese número de generales, no solo para los tiempos de paz, sino también para atender á las primeras necesidades de una guerra.

Y digo á las primeras, porque es sabido que las guerras aumentan las vacantes; pero por de pronto servirán los cuadros en la proporción que hoy se señalan para la organización de un ejército dispuesto á entrar en campaña.

Sin mas debate se aprobó el artículo, juntamente con la enmienda, pidiendo el señor Calonge que constara su voto en contra.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende esta discusión.

Para la próxima sesión se avisará por papeles.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cuarto.

SECCION DE NOTICIAS DE MADRID.

Día 16.

La asociación para la reforma de los aranceles de aduanas celebrará una reunión el día 20 de enero á la una de la tarde en el salón de la Bolsa de Madrid, plazuela de la Leña, para discutir el tema siguiente:

«Las doctrinas de la escuela proteccionista están en armonía con las leyes económicas que rigen el fenómeno de la producción, ó bien ocasionan verdaderas perturbaciones en el orden natural de las sociedades?»

Y por lo tanto:

«Contribuye el sistema protector al desarrollo de la riqueza pública, ó bien ocasiona una pérdida real y efectiva á las naciones.»

Ha sido nombrado primer secretario de cámara y jefe del cuartel del infante don Enrique, el brigadier don Rafael Saravia; segundo jefe que fué de los tercios vascongados en la campaña de Africa.

Se ha dado cuenta en el Congreso de la renuncia que ha hecho el señor López Roberts (don Dionisio), del cargo de individuo de la comisión de actas.

No es un secreto, dice *El Reino*, que la causa de esta renuncia se halla en el acta del señor Salamanca.

Anoche debió reunirse la comisión de diputados encargada de dar dictamen sobre el proyecto para remediar las últimas inundaciones; asistiendo á los debates de la comisión los ministros de Gobernación y Hacienda. La comisión quiere estender la cifra con que han de remediar tantos males hasta donde lo permita el Tesoro, despues de conocer la extensión de la desgracia.

Se está esperando en Oporto á la condesa de Montreal, hermana del rey Carlos Alberto, que va á dicha ciudad con objeto de asistir al acto de inaugurar la capilla erigida á la memoria de S. M. sarda, en el campo de la Torre de la Marca.

El señor teniente general don Enrique O'Donnell no podía ser indiferente á las desgracias de Zamora, que tiene la honra de contar entre sus hijos mas distinguidos, y ha enviado al alcalde la suma de mil reales vellon con destino á los desventurados que quedaron sin albergue.

La marina española tiene en las aguas de Gaeta un vapor de guerra, otro vapor tras-

porte y la corbeta «Villa de Bilbao». Siendo ésta de vela vuelve á la Península, reemplazándola otro vapor de guerra. Estas fuerzas destinadas á proteger nuestros intereses en aquellas costas y á ofrecer un decoroso asilo á la familia real de Nápoles en caso necesario, no se han mezclado ni se mezclarán en las cuestiones que se agitan en Italia.

La singular coincidencia de haber muerto en pocos dias don Carlos y don Fernando de Borbon y la esposa del primero, despues de haber concurrido los tres juntos á una partida de placer, está dando lugar en Madrid á los mas extraños comentarios, mostrando bien claros temores algun periódico de que hayan sido víctimas de alguna horrible ambición. Nosotros rechazamos indignados semejante creencia, pero no podemos ocultar que tiene por desgracia muchos secuaces.

El *Clamor público* dice haber oido que los progresistas, que apoyan al gobierno en las Cortes, han consentido en seguir al lado del duque de Tetuan, ante la promesa que les ha hecho este de que para la próxima primavera se modificará el gabinete en un sentido mas liberal; y nosotros tenemos razones poderosas para declarar que el duque de Tetuan ha hecho semejante promesa, ni los diputados y senadores progresistas que están al lado del gobierno le apoyan sino por participar de sus opiniones políticas ó por creer que en las circunstancias actuales no sería patriótico producir una crisis ministerial.

Hace tres ó cuatro dias que corre en Madrid el extraño rumor de que un personaje francés, que hizo gran papel en la anexión de Saboya y Niza á la Francia para atraer hacia esta los ánimos de aquellas provincias, ha estado en Madrid y tenido conferencias con las pocas personas que aquí sueñan en novedades que ofenden á la lealtad y al patriotismo de los españoles. Los que hablan de esta visita misteriosa, de la que dudamos mucho que se haya realizado, cuentan que con el personaje en cuestión han llegado á Madrid fuertes sumas de dinero.

La protesta elevada á la alta Cámara, contra un senador nombrado, se funda en que este se halla encausado, y en que fue diputado provincial de real nombramiento, y no por elección.

El gobierno sigue creyendo en la buena fé de los moros y alimentándose de halagüeñas esperanzas; en la relativo al cobro de la indemnización de guerra.

Nosotros seguimos creyendo que los marroquíes pagaran tarde, mal ó nunca, por la sencilla razón de que si pagan renuncian á las ventajas que les proporciona la estancia de un cuerpo de ejército español en Tetuan, el cual consumirá próximamente el año setenta ú ochenta millones de reales, los mismos que no volveremos á ver en España.

Las últimas noticias de Melilla alcanzan al 8, á cuya fecha nada de nuevo ocurría en la plaza. Respecto á la cuestión de límites, seguían los jefes de las kabilas celebrando sus juntas. Los moros de Frajama y Cabrerizas se opinan á la cesión de sus hogares, mientras el emperador no les indemnizase, y parece que preferían pagar tributo á la reina de España, si se les protegiese y garantizasen sus bienes.

A fin de que el proyecto ya terminado, de la nueva ordenanza de matriculas, sea estudiado y revisado detenidamente, para que con la ilustración de los datos que produzca esta medida se hagan en él las alteraciones oportunas antes de pasarlo en consulta al consejo de Estado y proponerlo como ley á las Cortes, se ha mandado por real orden de 14 del actual, se impriman 600 ejemplares del expresado trabajo, distribuyéndoles á los señores senadores y diputados, capitanes generales de los departamentos, provincias marítimas de sus respectivas comprensiones y tribunales de comercio, para su mayor publicidad; y que los capitanes generales de los mencionados departamentos oyendo á los comandantes de sus tercios y provincias; y estimando cuantas objeciones puedan hacer, informen lo que consideren conveniente en asunto de tanta importancia.

Como hemos anunciado, anoche se reunió la comisión elegida por el congreso para examinar el proyecto de ley que ha presentado el gobierno para socorrer á los que han sufrido daños en algunas provincias por las últimas inundaciones. Despues de una detenida discusión, se acordaron las bases del dictamen que deberá presentarse mañana. Los auxilios que conceda el gobierno consistirán en donativos para los mas menesterosos, y en anticipos sin interés, reintegrables en plazos largos, para los que no puedan continuar subsistiendo con su industria por haber perdido parte de los medios de ejercerla, y les sea dable reembolsar al tesoro de lo que les adelante.

El gobierno establecerá una junta en Madrid, que auxiliada por otra en cada provincia de las que han sufrido siniestros, distribuirá los socorros conforme determine un reglamento que propondrá ella misma, en el cual se fijarán como comprobantes de las pérdidas, los amillaramientos de la contribución territorial y las cuotas de la industrial y de comercio. Por último se aumentará el crédito pedido por el gobierno hasta doce ó diez y seis millones, de los que se destinarán cuatro á los donativos y ocho á los anticipos.

A 80.000 ascienden los cristianos que existen en el Kian-nam, segun una carta de Pekin. Entre ellos figuran diez mil pescadores que forman una de las clases mas singulares del imperio del Medio, pues solo habitan las barcas que les sirven para la pesca y en ellas nacen y mueren.

Por lo que va sin firma,

P. J. GELABERT Y POL.

Palma.

El señor Administrador de correos de Barcelona por telegrama de esta mañana participa al señor Gobernador civil, que el vapor-correo habia llegado á aquel puerto de la misma sin novedad.

Noticia de los cadáveres conducidos al cementerio en los dias siguientes:

Día 20. Casados 1. Viudos, 2. Niños, 2; Viudas, 1.
Día 21. Viudos, 1. Niños, 2; Niñas, 2.
Día 22. Niños, 1; Casadas 1; Solteras 1.
Día 23. Casados, 2; Niños, 2.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del día de mañana.

LA CONVERSION DE SAN PABLO.

Y

DEL BEATO RAIMUNDO LULIO.

CULTOS SAGRADOS.

Hoy día 24, en la iglesia de San Francisco de Asís, al anochecer se cantarán solemnes completas en preparación á la festividad de la conversión del Beato Raimundo Lulio, que celebra todos los años la M. I. Junta de la causa por el hecho mártir.

Día 23, festividad del Santo, á las diez se cantará nona y en seguida la misa mayor por la música en cuyo ofertorio predicará las glorias del santo don Miguel Porcel, cura párroco de la villa de Calviá.

AFRECCIONES ASTRONÓMICAS DE 1861.

Salte el sol á las 7 hs. 14 ms.

Pónese... á las 5 » 12 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio día verdadero.

Las 12 hs. 12 ms. 38 s.

AVISOS OFICIALES.

GOBIERNO DE PROVINCIA

DE LAS BALEARES.

Subsecretaria.—Se llaman aspirantes á dos plazas de escribientes que hay vacantes en la secretaría de este gobierno dotadas con la gratificación de doscientos reales mensuales cada una. Los que deseen ocuparlas deberán presentar la correspondiente solicitud escrita del propio puño antes del treinta y uno de este mes, en cuyo día se hallarán á las diez de la mañana en la casa que ocupa este gobierno para sufrir un examen sobre gramática, escritura y aritmética en sus cuatro fundamentales por números enteros y quebrados y reglas de proporción, á fin de que el nombramiento recaiga en los que se califiquen mas aptos. Palma 23 de enero de 1861.—José Fernandez del Cuelo.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de día para mañana: el comandante graduado capitán del batallón fijo de artillería, don Bartolomé Frontera.

Parada: Gerona.

Hospital y provisiones: el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

INSTITUTO PROVINCIAL

de segunda enseñanza de las Baleares.

No habiendo tenido efecto por falta de licitadores la subasta que debia celebrarse el día 28 de agosto último para la construcción de cinco armarios destinados al gabinete de historia natural de este Instituto, en virtud de la acordada por el Sr. Director del establecimiento, se invita nuevamente á todas las personas que deseen tomar á su cargo dicho servicio, á que enterándose del pliego de condiciones que se halla de manifiesto en esta secretaría y que ha sido modificado en algunas de ellas, presenten sus proposiciones en pliego cerrado al mismo señor director antes del día 31 del actual á las once de la mañana, bajo el concepto de que el propio día y hora se abrirán en el despacho de S. S. á presencia de los interesados que quieran concurrir, todos los pliegos que se hubieren presentado y se adjudicará el servicio á la persona que haya hecho la proposición mas ventajosa, mientras no escenda del tipo señalado en el pliego de condiciones. Palma 24 de enero de 1861.—Por disposición del señor director.—Andrés Barceló y Muntaner, secretario.

ATAQUE A LA FONDADA.

FONDEADAS.

Día 23.

De Mahon en 2 dias id. San Juan de 35 toneladas, pat. Jaime Potos con 4 mar., lana y efectos.

De Argel en 3 dias id. San Jose, de 20 ton., patron Clemente Mull, con 9 mar. y lastre.

De Cullera en 3 dias id. San Gualtero de 19 toneladas, pat. Juan Mas, con 4 mar. y arroz.

De idem en 3 dias id. Maria, de 50 ton., patron Cristobal Alzamora, con 5 mar., un pas. é idem.

De Barcelona en 4 dias id. San Francisco de 69 toneladas, pat. Bernado Pujol, con 4 mar., un pas. y arroz.

De idem en 2 dias id. Providencia, de 57 toneladas, pat. Pablo Ramon Martí, con 5 mar., un pas. y arroz.

De Agulas en 10 dias id. Amparo, de 43 toneladas, pat. Mariano Eay, con 5 mar., un pas. barilla y esparto.

IDEM DESPACHADAS.

Día 23.

Para Tortosa laud San Antonio, de 24 ton., patron José Armengol, con 4 marineros, un pasajero y lastre.

Para Barcelona idem San Antonio, de 46 toneladas, pat. Bartolomé Mesquida, con 5 marineros, 2 pasajeros y algarrobas.

Para idem polacra goleta Carmen, de 113 toneladas, pat. José Salleras, con 7 mar., é idem.

Para Tortosa laud Teresa, de 22 toneladas, patron Pedro Joaquín Esperansi, con 4 marineros y lastre.

TEATRO

DEL PRÍNCIPE DE ASTURIAS.

9.ª quincena.—Funcion número 5 para mañana viernes.

1.º Sinfonía.

2.º La muy aplaudida comedia en 3 actos y en verso, original del conocido poeta señor Santisteban, titulada

LA CAZA DEL GALLO,

dirigida por el señor Guerra, y desempeñada por los primeros artistas de la compañía.

3.º Intermedio de

Beil nacional.

4.º divers. comedia en un acto,

yo título es:

LOS DOS PRECEPTOS.

Entrada general 2 rs. Al paraíso 12 cuartos.

A las 7.

NOTA. El sábado á beneficio de don Julio García Parreño, se pondrá en escena el acreditado é interesante drama titulado: La huérfana de Bruselas.

OTRA. El domingo por la tarde se repetirá La cabana de Tana, y por la noche se ejecutará el gran melodrama Treinta años ó la vida de un jugador.

Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.